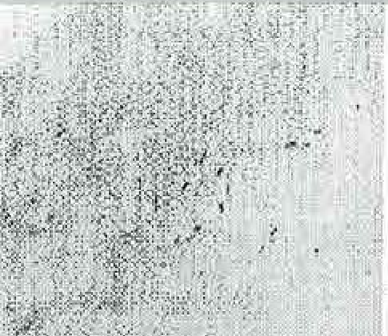


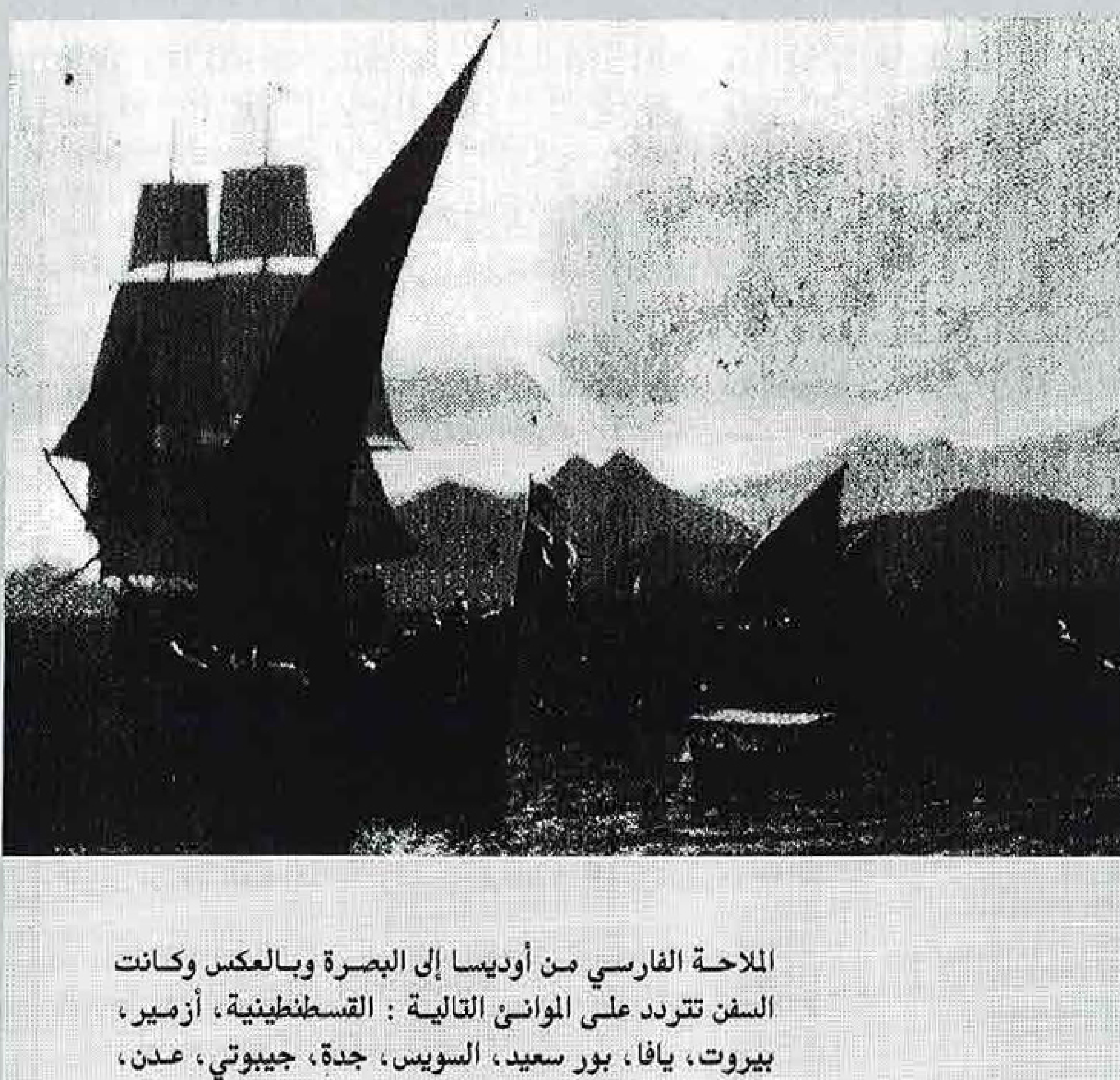
العلاقات التجارية بين روسيا والخليج العربي

من خلال الوثائق التاريخية لعام "١٩٠٦-١٩١٤م"

بقلم : الدكتورة يافعة يوسف جميل
جامعة سان بطرسبورج

يشتمل الأرشيف الروسي الحكومي التأريخي في مدينة سان بطرسبورج على المواد التأريخية من القرن التاسع عشر إلى بداية القرن العشرين ، أي إلى ١٩١٧م. ومن ضمن هذه المواد، يشتمل هذا الأرشيف على الوثائق والرسائل والمذكرات وما شابه ذلك المتعلقة بدول الخليج العربي .

وتتيح لنا مواد الأرشيف التي تصفحناها الإجابة على مجموعة من الأسئلة. فقد تصفحنا ثماني إضبارات وتوصلنا إلى النتائج التالية : إن أغلب المواد في هذه الإضبارات تدور حول خط



الملاحة الفارسي من أوديسا إلى البصرة وبالعكس وكانت السفن تتردد على الموانئ التالية : القسطنطينية، أزمير، بيروت، يافا، بور سعيد، السويس، جدة، جيبوتي، عدن، مسقط، بندر عباس، لنجهه، بوشير، البصرة والعكس .

وتحتوي هذه الإضبارات على جدول الرحلات الأربع التي تقوم بها السفن الروسية التجارية سنوياً، وفي جدول الرحلات يحاولون أن توافق الرحلة الثالثة موسم التمر في البصرة، والرحلة الرابعة موسم الحج وذلك لنقل الحجاج من جدة وبالعكس .

وفي أغلب هذه الإضبارات وثائق ورسائل عن مواعيد دخول ومغادرة هذه السفن لموانئ هذا الخط الفارسي ومنها ميناء مسقط وميناء جدة .

وتحتوي هذه الإضبارات أيضاً على تقارير عن رحلات السفن الأربع ، وتشمل التقارير نوع البضائع والحمولة التي تحملها السفينة من وإلى كل ميناء .

وفي بعض الرسائل والوثائق ، تطلب الشركة الروسية للملاحة والتجارة الدخول وبصورة اختيارية إلى كل من مينائي البحرين والكويت ، وهذا ما نلاحظه في الإضبارة رقم ٢١٤٢ لعام ١٩١٣م[١] فإن البحرين والكويت كانتاتدخلان ضمن جدول الرحلات كموانئ اختيارية وذلك لأن بعض الوثائق تتوقع لهذين المينائين مستقبلاً جيداً كما هو مذكور في الوثيقة في الإضبارة رقم ٢٢٠٦ لعام ١٩١٤م[٢] .

إن كثيراً من وثائق هذه الإضبارات تحمل صفة استعلامية وبخاصة تلك الوثائق التي تؤكد على مواعيد رحلات السفن ، وعن مواعيد دخول ومغادرة السفن موانئ هذا الخط. والتقارير عن هذه السفن وهذا ما تؤكده لنا بعض الوثائق في الإضبارة رقم ١٨٦٨ لعام ١٩٠٨م[٣] .ونحن في بحثنا هذا اخترنا المواد والوثائق التي جذبت انتباهنا بصورة أكثر وترجمناها ، ومنها الخطة لمد سكة حديد بغداد ، وسكة حديد بيروت وهي الخطة التي كانت تناقض المصالح العسكرية والاقتصادية والسياسية الروسية ، وتظهر هواجس الروس من هذا الخط وهذا ما تؤكده لنا الوثائق في الإضبارة رقم ٢٢٠٦ لعام ١٩١٤م[٤] .

وتتعلق بعض الوثائق بوجهة نظر الإنجليز السلبية عن هذه الرحلات التجارية الروسية وعن نوايا الإنجليز في منطقة الخليج وهذا ما تؤكده الوثائق في الإضبارة رقم ١٨٢٤ لعام ١٩٠٨م[٥] ، والإضبارة رقم ١٩٢٢ لعام ١٩٠٩م[٦] .

وهناك وثائق ورسائل تتعلق ببعض وكلاء الشركة الذين كانوا يضعون مصالحهم الشخصية فوق مصالح الدولة ومنها الوثائق والرسائل والمذكرات المتعلقة بوكيل الشركة الروسية للملاحة والتجارة في البصرة درويشيان والذي يؤكد على نقل الكيروسين وعدم نقل الحجاج. مقتطفات من هذه الوثائق أخذت من الإضبارة رقم ٢٠١٨ لعام ١٩١١م[٧] ، والإضبارة رقم ٢٢٠٦ لعام ١٩١٤م[٨] .

وفي وثيقة في الإضبارة رقم ٢٠١٨ لعام ١٩١١م[٩] معلومات عن دور الحرس القوزاق في حفظ النظام على السفن الروسية .

أما وثائق الإضبارة رقم ٢٢٠٦ لعام ١٩١٤م[١٠] فتؤكد على ضرورة الحفاظ على الخط الفارسي وزيادة عدد الرحلات إلى ست رحلات في السنة، وعن هواجس الروس من عدم استمرارية هذا الخط .

الملف رقم ٦٠٧ القائمة رقم ١ الإضبارة رقم ١٧٦٦ سنة ١٩٠٦م

المواصلات والعلاقات مع موانئ الخليج لعام ١٩٠٧م

١ - الوثيقة صفحة ٩٤ من الإضبارة

رقم ٧/ ب.ل ٨

الشركة الروسية للملاحة والتجارة

٣ نيسان ١٩٠٧

رقم الختم : ٩٢٤

تاريخ الختم ٦ نيسان ١٩٠٧م

إلى إدارة الشركة في سان بطرسبورج

حملت سفينة "الفرات" حوالي ٨٠٠ حاج روسي في رجوعها حسب الجدول المقرر وهي تقوم برحلتها الأولى على الخط الفارسي .

ونظراً لإرسال السفينة المذكورة بعيداً عن ميناء القسطنطينية، إلى أوديسا لتقوم بالحجر الصحي، لذا يبلغ المكتب الرئيسي الإدارة بالأمر، والإدارة بدورها تنقل الخبر إلى قسم الملاحة والتجارة .

توقيع المدير

توقيع رئيس القسم التجاري

٢ – الوثيقة صفحة ٤٤ – ٤٥ من الإضبارة

النسخة غير أصلية "مصدق عليها"

السفينة التجارية الثانية للشركة الألمانية "Hamburg - America - Linic" ، السفينة التي دخلت الآن الخليج، كانت ذات ساريتين واسمها سيسيليا (Cicilia) وزنها ١٨٦٥ طناً وسرعتها ١١ ميلاً .

دخلت السفينة المذكورة الموانئ بحسب الترتيب التالي وقامت بالعمليات التالية :

١٠ أيلول دخلت مسقط وأفرغت ٢٨٨ مكاناً من حمولتها من بينها ٤٠ صندوقاً من الأسلحة والرصاص . وتركت مسقط مساء نفس اليوم وحملت على متنها ٣ ركاب إلى لنجه وبوشير .

١١ أيلول صباحاً وصلت إلى بندر عباس وأفرغت ٣٧٠ صندوقاً من الكبريت و٨ أماكن من المنسوجات . وتركت بندر عباس ليلاً في ١١ أيلول وأخذت معها كيسين من السمك المجفف و١٨ راكباً إلى البصرة بـ ٩ روبيات لكل واحد وراكباً واحداً إلى لنجه بـ ٣ روبيات .

في ١٢ أيلول في الساعة الثانية بعد الظهر وصلت لنجه وأفرغت ٨٧٣ مكاناً من حمولتها فقط من بينها ١٥٠ صندوق معكرونة و٣٥٦ صندوقاً من السكر و٣٠٠ صندوق من السكر المكرر و١٠ أماكن من المنسوجات و٥٧ مكاناً غيرها من البضاعة، وتركت لنجه في ١٣ أيلول ظهراً وأخذت منها ١٥ كيساً من السمك المجفف و١٠ أكياس من الأرز للبحرين و٢٦ راكباً للبصرة .

١٤ أيلول ظهراً وصلت البحرين وأفرغت ٦٦٨ مكاناً فقط من حمولتها ومنها ٣٠٠ صندوق من السكر المكرر و٣٠ صندوقاً من المعكرونة ومكانين من المنسوجات و٥ أماكن من الأواني ، و٤٠ مكاناً من الأقمشة و١٥ صندوقاً من الكبريت، و٥ صناديق من الحديد وصندوقاً واحداً من البضائع المختلفة . وفي الثالثة بعد الظهر غادرت جزر البحرين وحملت على متنها ١٣ راكباً إلى البصرة .

١٦ أيلول صباحاً وصلت إلى بوشير وأفرغت ٢٤٥ مكاناً منها ٤٧ صندوقاً من السكر المكرر، و١٨٠ صندوقاً من الكبريت، وصندوقين من الحرير، و١٦ صندوقاً من البضائع المختلفة . وفي ١٧ أيلول غادرت بوشير وحملت معها ٢١ راكباً إلى البصرة و٤٥ عاملا للموانئ لميناء البصرة .

٢٠ أيلول صباحاً وصلت إلى المحمّرة وأفرغت ٤٩٦ مكاناً من حمولتها فقط منها ٨٠ مكاناً من النحاس الأحمر، و٤٠ مكاناً من الأقمشة، وغادرت المحمرة مساء نفس اليوم .

٢١ أيلول ليلاً وصلت إلى البصرة وأفرغت ٢١٩٥ مكاناً منها ٦٠ صندوقاً من القهوة، و٤٠٠ صندوق من زجاج النوافذ، و٤٠٠ صندوق من المشروبات، و١٠٤ أمكنة من الأواني و٦ أماكن من المناديل، و١٠٠ مكان من الشموع، و١١٢٥ مكاناً بضائع مختلفة

وماعدا هذه البضائع فقد أفرغت في البصرة حمولة تتكون من ١١٨٢٥ مكاناً من بضائع مختلفة لنقلها إلى بغداد .

٤ تشرين أول تركت السفينة سيسيليا البصرة وأخذت معها حمولة من التمر، وروث القطط والكلاب . وأفرغت في جزر البحرين ٦٠٠٠ مكان، وفي لنجه ٣٠٠٠ مكان من الصدف وغادرت الخليج وهي محملة بالبضاعة .

ومن جراء المنافسة التي بدأت بين السفن الإنجليزية والألمانية ، فإن أجرة النقل البحري للبضاعة من البصرة إلى لندن مع شحنها في هامبورج حددتها السفينة سيسيليا بـ ١٠ شلنات للطن .

توقيع القنصل السيد افسيينكو

التوقيع مُصادَقٌ عليه

==

٣ - الوثيقة صفحة ٥٨ من الإضبارة

رقم ٤٢٩ / ب.ل ٧

الشركة الروسية للملاحة والتجارة

أوديسا ٣ شباط ١٩٠٧م

رقم الختم ٣٥٩

تاريخ الختم ٩ شباط ١٩٠٧م

إدارة الشركة الروسية للملاحة والتجارة

يتشرف المكتب الرئيسي بإبلاغ الإدارة بأن سفينة "الفرات" والتي قامت بالرحلة الأولى على الخط الفارسي من أوديسا، غادرت في الأول من هذا الشهر جدة في طريقها إلى البصرة وقد أخذت من هذا الميناء حوالي ١٠٠٠ حاج إلى البحرين والمحمرة، وقد كانت أجرة النقل البحري ٦٤,٠٠٠ فرنك .

وبما أن الدخول إلى جزر البحرين لم ينظر فيه في عقدنا مع الحكومة، لذا استناداً إلى البند الثالث من العقد وحسب رأى المكتب الرئيسي أنه بما أن هذه الجزيرة تقع على الخليج فإن دخول السفن إليها لا يحتاج إلى طلب خاص، وإنما يكفي أن يبلغ قسم الملاحة والتجارة بالأمر .

توقيع المدير

توقيع رئيس القسم التجارى

٤ - الوثيقة على صفحة ٤ من الإضبارة

التجارة على الخط الفارسي

نشرت ترجمة هذه المقالة في صحيفة أنجلو - هندية "Timy of India" في ٣٠ تشرين الأول ١٩٠٧م

إن العلاقات التجارية بين روسيا وجنوب بلاد الفرس وكما هو معروف للقارئ تستند على الرحلات البحرية المنتظمة بين أوديسا وموانئ الخليج .

وقبل يوم أو يومين جرت مقابلة صحفية بين مراسلنا وبين مدير الشركة الروسية للملاحة والتجارة وبين القبطان جيرار حول مسألة وضع الخط الفارسي .

وهاهو ما كتبه مراسلنا عن المقابلة :

"قال القبطان جيرار : كانت هناك ٤ رحلات منتظمة في السنة خلال الثلاث السنوات الأخيرة، ولكن وبالرغم من هذا _ حسب قول جيرار _ فإن التجارة لم تتطور، والآن يمكن أن نقول عنها بأنها توقفت، وفي المستقبل سوف تتدهور . وذلك لأن الحكومة الروسية تعطي معونتها لهذا الخط، من أوديسا إلى الخليج على مضض كما خفضت وإلى حد كبير أجرة النقل البحري على البضاعة التي تأتي من روسيا إلى بلاد الفرس، ولقد خفضت الأجرة لتشجع التجار الروس على بيع بضاعتهم وترويجها في موانئ الخليج .

وبالرغم من هذا وحسب رأي مدير الشركة الروسية فإن العلاقات التجارية لن تتطور فحسب وإنما ستنقطع تماما خلال العشر السنوات المقبلة .

وقد أضاف القبطان جيرار مبتسماً، بأنه كان ينظر إلى هذه الرحلات منذ أن بدأت كدعابة سياسية تجارية .

ويضيف المراسل بأنه لا خطر على التجـارة الإنجليزيـة والأنجلـو-هنديـة مـن المنافسـة الروسية في موانئ الخليج .

التوقيع مصادق عليه

الملف رقم ١٠٧ القائمة رقم ١ الإضبارة رقم ١٨٩٨ سنة ١٩٠٨

المواصلات والعلاقات مع موانئ الخليج لعام ١٩٠٩م

٥ - برقية صفحة ٣١١ من الإضبارة

تلغراف
إلى قسم البريد والبرق رقم ١٤
ختم بطرس بورج تاريخ
١٩٠٩/١٠/١٦ رقم ٤٤

ختم إدارة الشركة الروسية للملاحة والتجارة

رقم الختم٢٠٨٣

تاريخ الختم ١٧ تشرين الأول ١٩٠٩م

بطرسبورج، إدارة الشركة الروسية للملاحة والتجارة

خرجت سفينة "الفرات" الخط الفارسي، وحملت معها ٧١٥ حاجا من المسلمين

سميرنوف

---

٦ - الشركة الروسية للملاحة والتجارة

رقم ٣٢٩/ب.ل ٩

إوديسا ٤ شباط ١٩٠٩م

رقم الختم ٨٤

تاريخ الختم ١٤ شباط ١٩٠٩م

يتشرف المكتب الرئيسي بإبلاغ الإدارة بأن السفينة "دجلـة" وهـي تقـوم بالرحلـة الأولى غادرت جدة في ٣ شباط .

توقيع المدير

توقيع رئيس القسم التجاري

٧ - الشركة الروسية للملاحة والتجارة

رقم ٣٧٨/ب.ل ٩

أوديسا ١٨ آذار ١٩٠٩

رقم الختم ١٦٤

تاريخ الختم ٢٣ آذار ١٩٠٩م

يتشرف المكتب الرئيسي بإبلاغ الإدارة بأن السفينة "دجلة" وهي تقوم بالرحلة الأولى على الخط الفارسي غادرت مسقط راجعة في ١٧ من الشهر الحالي .

توقيع المدير

توقيع رئيس القسم التجاري

الملف رقم ١٠٧ القائمة رقم ١ الإضبارة رقم ١٩٢٢ سنة ١٩٠٩م

المواصلات والعلاقات مع موانئ الخليج لعام ١٩١٠م

٨ - الوثيقة صفحة ٧٥ من الإضبارة

رقم ٣١٠/ب.ل ١٠

الشركة الروسية للملاحة والتجارة

أوديسا ١٠ نيسان ١٩١٠م

ختم رقم ٢٠٤

تاريخ الختم ٢١ نيسان ١٩١٠

(الرسالة مطبوعة على الآلة الكاتبة)

استناداً على رسالتنا المؤرخة في ٣ نيسان الحالي والمرقمة بـ ٣٠٢/ب.ل ١٠ نتشرف بإبلاغ الإدارة بأن سفينة "الفرات" وهي في طريق عودتها من الرحلة الأولى للخط الفارسي غادرت بيروت في التاسع من الشهر الحالي بعد أن قضت ٥ أيام في الحجر الصحي .

(تكملة الرسالة بخط اليد)

وعلى متن سفينة "الفرات" ٨٠٠ شخص من الحجاج والجنود يتوجهون إلى جدة .

توقيع المدير

توقيع رئيس القسم التجاري

---

٩ - الوثيقة صفحة ١٤٩ من الإضبارة

رقم ٣٨١/ب .ل ١٠

الشركة الروسية للملاحة والتجارة

٣ حزيران ١٩١٠م

رقم الختم ٣٥٨

تاريخ الختم ٧ حزيران ١٩١٠

إلى إدارة الشركة في سان بطرسبورج

إضافة إلى رسالتنا المؤرخة في ٣٠ أيار من هذا العام والمرقمة بـ ٣٤٧/ ب.ل ١٠ يتشرف المكتب الرئيسي بإبلاغ الإدارة بأنه وحسب المعلومات التي وصلت إلينا من وكيلنا في بوشير بأن الإنجليز مازالوا يضاعفون قوتهم البحرية والبرية على حدود الخليج وقد أرسلوا للتو عدة سفن حربية من الهند مزودة بالأسلحة والمهندسين العسكريين والبغال وغيرها من المعدات .

وإن بعض الصحف مثل صحيفة "التايمز الهندية" وغيرها تنوه بصورة واضحة ومكشوفة بنوايا إنجلترا وبأنها عزمت على أن تحتل جنوب بلاد فارس .

ويتبين هذا من مضاعفة القوات الإنجليزية بصورة مستمرة . مثل القوة الموجودة تحت قيادة الأدميرال الذي يشرف على القوة البحرية الإنجليزية في الخليج .

وقد أضيفت إلى السفن الحربية حديثاً والتي يبلغ عددها ما يقارب الـ ١٣ سفينة والمنتشرة على شواطئ الخليج سفن حديثة تشبه القاطرات بوزن ١٠٠ - ٥٠٠ طن ومزودة بالمدفعية وقد جاء كل أركان الحرب والقواد من إنجلترا .

وبالرغم مما يصرح به الإنجليز من أن الهدف الرئيسي من وجودهم هنا هو مكافحة استيراد الأسلحة الممنوعة إلا أنهم يعملون وبشكل واضح وصريح لدرجة أن أحداً لا يخفى عليه أهدافهم الحقيقية .

ولتغطية التكاليف أعطت الحكومة الهندية قرضاً قدره ٥,٠٠٠,٠٠٠ ملايين فرنك في السنة لكل من عامي ١٩١٠ و١٩١١ .

ويقال إنه لولا ما قدمه محافظ شيراز في هذه المسألة من طاقة وهمة لتوصل الإنجليز إلى خطتهم المرسومة .

توقيع المدير

توقيع رئيس القسم التجاري

الملف رقم ١٠٧ القائمة رقم ١ الإضبارة رقم ٢٠١٨ سنة ١٩١١م

المواصلات والعلاقات مع موانئ الخليج

١٠ – الوثيقة صفحة ١٦٩ من الإضبارة

إلى قسم الملاحة والتجارة ٢٩ تشرين الثاني ١٩١٢م – ٢١٨٤

أبلغ قبطان السفينة "دجلة" عند العودة من الرحلة الثالثة للخط الفارسي بأن السفينة حملت من ميناء البصرة ما يقارب ٣٠٠ راكب من الحجاج الذين حجزوا كل الأماكن الخالية والتي كانت مخصصة لـ ٦٠٠ شخص . وعندما وصلت السفينة إلى بوشير وبدأ يصعد إلى السفينة ركاب جدد، استقبل الركاب العرب الذين ركبوا السفينة في البصرة الركاب الجدد بعداء شديد لدرجة ان اضطر لتوزيع الأسلحة على طاقم السفينة . وفي مساء ذلك اليوم عندما ازداد اضطراب وانفعال الركاب على متن السفينة، طلب قبطان السفينة من القنصل الروسي المحلي إرسال الحرس . وقد أرسل القنصل ديمتريف على الفور ٦ أشخاص من القوزاق إلى السفينة ولكن النظام والهدوء كانا قد عادا بين الركاب وقد أخذ كل منهم مكانه .

لذا فيجب أن يؤخذ في الاعتبار بأن الحرس في قنصلية بوشير يقدمون خدمة كبيرة على الخط الفارسي، وهكذا فإن الركاب المزعجين وخاصة الحجاج المسلمين سوف يدركون بأن على السفينة قوة دفاعية عند الضرورة لذا ترجو الإدارة من قسم الملاحة والتجارة بأن تتوسط لدى وزارة الخارجية بألا يبعدوا الحرس القوزاق الذين يعملون في قنصلية بوشير كما كان متفقاً عليه، وذلك لحراسة القنصلية، وكذلك للدفاع عن وكلاء الشركة وعن السفن التي تصل بوشير عند الضرورة .

ونرجو إعلامنا بالنتائج . **توقيع مدير الشركة**

توقيع رئيس الشركة

==

هذه الرسالة مكررة في صفحة ١٦٣ من الإضبارة، على الآلة الكاتبة وعليها بعض التصحيحات بالقلم الرصاص .

رقم ٢٩٢/ب.ل ١٣

بتاريخ ١٩ تشرين الثاني ١٩١٢م

رقم الختم ٢٥٤٥

تاريخ الختم ٢٣/ تشرين الثاني/ ١٩١٢م **وعليها توقيع المدير**

في هذه الإضبارة وثائق متعلقة بأحد وكلاء الشركة الروسية للملاحة والتجارة في البصرة السيد درويشيان وبالخسائر التي سببها للشركة .

١١ – في رسالة له صفحة ٤٦ – ٤٧ من الإضبارة

الرسالة معنونة إلى الشركة الروسية للملاحة والتجارة / القسم التجاري في أوديسا في ٦/ آب ١٩١٢م . ونأخذ من هذه الرسالة المقاطع المتعلقة بموضوع بحثنا فقط :

[إن الشركة الروسية للملاحة والتجارة تتسلم المعونة ولكنها ترفض أن تحمل البضائع إلى الخليج وتفضل نقل الحجاج إلى جدة] .

[إن السفينة التي سترحل في تشرين الأول يجب أن تنقل الكيروسين أفضل من نقلها للحجاج]

وآمل أن يكون الجواب إيجابياً

توقيع درويشيان ي.أ.

[لنا حقاً أربع رحلات في السنة فقط، رحلة آب ورحلة تشرين الأول مهمتان جداً لنا . وذلك لأنه في شباط يبدأ الموسم الميت في الخليج]

ويطلب السيد درويشيان بأن يرسل له ٢٠,٠٠٠ صندوق من الكيروسين في رحلة أكتوبر

الملف رقم ١٠٧ القائمة رقم ١ الإضبارة رقم ٢٠٨٧ سنة ١٩١٢

المواصلات والعلاقات مع موانئ الخليج

١٢ – الوثيقة صفحة ١١٩ من الإضبارة

برقية رقم الختم ٢٠٠٧

تاريخ الختم ٢٠ آب ١٩١٣م

تأجيل رحلة السفينة "دجلة" غير ممكن لأننا سنخسر ٨٩٠ حاجا إلى جدة و٨٩٠ حاجا من جدة وسنخل بالاتفاقية الموقعة مع الأسطول البحري، وما عدا هذا يجب أن تشحن في أيلول ألواح

وللمعلومات نرجو التوجه إلى العناوين التالية في روسيا : أوديسا، موسكو، بطرسبورج، وارشو، لودزي، كييف . وفي الخارج : عند وكالات الشركة في الموانئ المذكورة أعلاه .

توقيع مدير الشركة

===

١٥ – الوثيقة صفحة ٥١ من الإضبارة

رقم ٢٩١/ب.ل ١٥

الشركة الروسية للملاحة والتجارة

أوديسا ١٢ آذار ١٩١٤م

رقم الختم ٧٦٥

تاريخ الختم ١٧ آذار ١٩١٤

إلى إدارة الشركة في سان بطرسبورج

يتشرف المكتب الرئيسي بإبلاغ الإدارة بأن السفينة "الفرات" غادرت أوديسا في الثامن من الشهر الحالي في الرحلة الثانية للخط الفارسي وقد حملت على متنها البضاعة التالية :

طحين	٩٦٣٥
ألواح الخشب	٥٦١٣٠
غيرها من البضاعة	٣٥٠
	٣٢٦

المجموع	٦٦٣٩٦ بود
أجرة النقل البحري	١٢,٦٢٣,٧٢ روبل

وماعدا هذا فقد حملت سفينة "الفرات" من باطوم ٢٥,٠٠٠ صندوق كيروسين لجدة، وجيبوتي والبصرة .

توقيع نائب المدير

توقيع نائب رئيس القسم التجاري

الملف رقم ١٠٧ القائمة رقم ١ الإضبارة رقم ٢٢٠٦ سنة ١٩١٤م

اتفاقية للحفاظ على الخط الفارسي

١٦ - الوثيقة صفحة ٦٦ - ٦٧ من الإضبارة

إلى قسم التجارة البحرية لوزارة التجارة والصناعة

نسخة مصادق عليها

إلى القنصل العام للإمبراطورية الروسية، في بوشير - الخليج

رقم ٢٨٢ تاريخ ١٨ تموز ١٩١٤م

تبعاً لأوامر القسم المؤرخة في ١٣ أيار من هذا العام والمرقمة بـ ٥٠٦٣والتي استلمتها في ١١ من هذا العام، لي الشرف بأن أبلغكم ما يلي عن الطلبات السالفة الذكر :

١ - عند تنظيم السفرات السريعة إلى الخليج يجب علينا أن نعترف بأن أحسن الرحلات من مجموع الرحلات الست في السنة هي التي يجب أن يؤخذ فيها بعين الاعتبار وقت وصول السفن إلى ميناء بوشير :

الرحلة الأولى	في بداية شباط	
الرحلة الثانية	في بداية نيسان	
الرحلة الثالثة	في بداية أيلول	موسم التمر (مكتوبة بخط اليد)
الرحلة الرابعة	في بداية أيلول	
الرحلة الخامسة	في أواسط تشرين الأول	
الرحلة السادسة	في بداية كانون الأول	

وكما تشرفت سابقاً وأبلغت / سفير الإمبراطورية في طهران ببلاغ سري مؤرخ في ٢٩ أيار من هذا العام ومرقم بـ ١٩٥ . ونسخة برقم ١٩٦ قدمت إلى قسم التجارة في وزارة التجارة والصناعة / لتطوير تجارتنا هنا من الضروري جداً دخول السفن إلى البحرين والكويت ولعدم إطالة فترة هذه الرحلات بسبب دخول السفن إلى البحرين والكويت مما

يجب أن تطابق مواعيد الرحلات المذكورة أعلاه التقويم القمري . أما المواعيد الأخرى لهذه الرحلات فتعتبر غير مربحة وغير مريحة بسبب الظروف المحلية .

كثيراً ما تؤدي بعض الموانئ الإجبارية إلى ضرر . فمثلاً موانئ كميناء جيبوتي وميناء عدن وميناء مسقط في رأيي يمكن ألا تعتبر من الموانئ الإجبارية . هذه الموانئ غير مهمة لنا، ولا يوجد أي بضاعة فيها اللهم إلا في حالات قليلة قد تجد السفن في عدن أو جيبوتي بعض الفحم .

جدة تعتبر مهمة للخط المرجع فقط عندما يأتي إليها الحجاج، أو تحمل إليها الحبوب، لذا من الأحسن جعل دخول السفن إلى هذه الموانئ اختيارياً .

ص ٦٩ تعتبر موانئ الخليج مثل الكويت والبحرين أكثر أهمية من وجهة النظر التجارية . وكان علينا أن نجعل الدخول إلى هذين الميناءين إجبارياً(وبسبب كثرة الموانئ الإجبارية فرحلاتنا طويلة جداً أكثر من شهر) ، وطول الرحلة ، يخافه المسافرون ومرسلو الحمولة في آن واحد .

أغلب السفن الأجنبية عندما تأخذ حمولتها الكاملة من البصرة وبوشير فإنها تتوجه مباشرة إلى بورسعيد مارة بلنجه، وبندر عباس، ومسقط، وعدن، وجيبوتي، والحديدة، وجدة . ولهذا السبب فعند مغادرة السفن لميناء البصرة في نفس وقت مغادرة السفن الروسية، فإن السفن الأجنبية تصل إلى بورسعيد قبل السفن الروسية بأسبوع أو عشرة أيام .

ولقد أشارت وزارة الخارجية باستثناء موانئ يافا وبيروت وأزمير كموانئ إجبارية .

وأضيف على هذا بأن هذه الموانئ هامة فقط في الخط المرجع لهذه الرحلات، وإذا كانت هناك حمولة لها .

وحسب رأيي لا داعي أن نضيق الخناق على شركة الملاحة بجدول الرحلات السريعة، وإنما علينا أن نسمح لها بنزعة تجارية بحيث يكون للسفن الحق أن تدخل تلك الموانئ التي يوجد بها حمولة وعدم دخول تلك التي لا يوجد بها شيء . وإذا لم تكن هناك حمولة في الموانئ المهمة لهذا الخط مثل البصرة وبوشير /بسبب عدم وجود المحاصيل

الزراعية أو بسبب الفتن/ فيمكن أن نعطي الحق للسفن بالدخول إلى موانئ أخرى لم تذكر في الجدول مثل الهند أو كراتشي أو بومباي كما تفعل السفن الأجنبية .

أتوقف الآن عند نوع السفن التي تخدم الخط الفارسي حتى الآن، وهما سفينتا "الفرات" و "دجلة" فلا يمكن الاعتراف بأنهما تصلحان لظروف الخط الفارسي . إنهما قد تصلحان لنقل المسافرين ولكنهما لا تصلحان لحمل البضاعة لأن مقدار الحمولة على هذه السفن يجب أن تكون قليلة بسبب الرواسب . تستطيع هاتان السفينتان أن تأخذا ٦٠٠٠ طن فقط من البصرة حتى تستطيعا الحركة بسهولة في الخليج العربي . أما الحمولة الباقية فنضطر لإرسالها على بواخر الشحن مما يؤدي إلى كثرة التكاليف . أحسن السفن للخط الفارسي هي بواخر الشحن لشركة الملاحة والتجارة الروسية مثل سفينة "تسيريرا" و "ميركوري" وغيرهما التي تصل حمولتها إلى ٥٠٠٠ طن عندما تصل الرواسب إلى ١٩ - ٢٠ قدماً وتكاليفها أقل .

أماكن الركاب على متن "الفرات" و "دجلة" غير معدة للرحلات البحرية الطويلة في الجو الاستوائي . تقع غرف الدرجة الأولى على السطح العلوي حيث لا يوجد إمكانية عمل تيارات هوائية في البلدان الحارة . وعلاوة على ذلك فإن الغرف مجاورة لقسم الماكينة ولهذا فالحرارة في هذه الغرف لا تطاق . لا يستعمل الركاب هذه الغرف في الرحلات الصيفية، ويقضون طوال النهار والليل على سطح السفينة ولو لم تكن هناك وسائل الراحة الأخرى في سفننا، ولو لم يكن الطعام فيها جيداً والركوب فيها بدون تغيير في القسطنطينية أو سوريا أو لبنان لكان عدد المسافرين محدوداً جداً .

يجب ألا يكون هناك أكثر من ٥ غرف من الدرجة الأولى في سفن الخط الفارسي و٦ أو ٧ غرف من الدرجة الثانية، وكثير من الأماكن من الدرجة الثالثة، وكذلك تكييف كثير من الأماكن الخاصة لنقل الحجاج الذين يؤلفون نسبة كبيرة من عدد الركاب على سطح السفينة . وإذا خصصت أماكن كثيرة لركاب الدرجة الأولى والدرجة الثانية، فهذا سيكون على حساب حمولتها، وبصورة عامة فإن تكييف أماكن كثيرة للركاب لا يعطي أرباحاً كبيرة وبالرغم من هذا يجب إعالة عدد كبير من الخدم . وأخيراً يجب ألا يغيب عنا بأنه خلال الـ ٣ أو ٤ سنوات القادمة وعند بدء حركة القطار (خط سكة

الحديد) عن طريق بغداد، فإن أماكن الركاب على سفننا على الخط الفارسي ستفقد أهميتها . ومن المرغوب فيه أن تزيد من سرعة سفننا إلى ١١ - ١٣ ميلاً في الساعة .

أجرة النقل البحري

عند استيراد البضائع من هامبورج ولندن إلى الخليج، كانت تؤخذ من شركات الملاحة الأجنبية أجرة النقل البحري، وهنا نشرح أنواع البضاعة وأسعار أجرة النقل البحري بصورة مفصلة.

البضاعة من الدرجة الأولى

البيرة، قماش الشيت، السبيرتو، الشامبانيا، الفينو، العطور والروائح، والسيارات، والمصنوعات النحاسية، والمصنوعات الجلدية، والمصنوعات الصوفية، والمصنوعات الحديدية

[٣٥ مارك لكل ١٠٠٠ كجم]

البضاعة من الدرجة الثانية

المعلبات، والطحين، والمصنوعات المعدنية، والفرفوري، والصابون، والمعكرونة .

[٣٢,٥ مارك لكل ١٠٠٠ كجم]

البضاعة من الدرجة الثالثة

المصنوعات من الصفيح، والكتب، والمصنوعات الزجاجية، والمصنوعات الخشبية، والشموع، والجلد، والأسلاك، والمصنوعات من القصدير .

[٣٠ مارك لكل ١٠٠٠ كجم]

البضاعة من الدرجة الرابعة

ألواح الخشب، والحديد، والمصنوعات الطلية بالمينا، والمسامير، والأسمنت، والرصاص، والمصابيح .

[٢٧,٥ مارك لكل ١٠٠٠ كجم]

أما ما يتعلق بالكيروسين فلا يستورد من هامبورج ولا من لندن إلى السوق المحلية . هنا يوجد كيروسين محلي لشركة "Anglo-Persian Oil Co."وكيروسين أمريكي مستورد من أمريكا "Standard Oil Co.". أجرة النقل البحري على الكيروسين الأمريكي كانت ٩٥ سنتاً للصندوق / نيويورك - البصرة

الإجراءات العملية لإنعاش العلاقات التجارية مع جنوب بلاد فارس وبلاد ما بين النهرين

في هذه الوثيقة وعلى ظهر الصفحات ٧١ و٧٢ و٧٣ من الإضبارة تشريع لهذه الإجراءات في ٨ بنود

وفي الخاتمة وصفحة ٧٣

[كل التدابير والإجراءات العملية المذكورة أعلاه تؤدي إلى إنعاش العلاقات التجارية مع بلاد ما بين النهرين وبلدان الخليج . لم تصل التجارة حتى الآن إلىالنتائج المطلوبة في هذه المناطق، ولكن نأخذ بعين الاعتبار تطور هذه العلاقات . إن استئناف الخط الفارسي عام ١٩١٥ وزيادة عدد الرحلات والأخذ بجميع الإجراءات لتحسين العلاقات التجارية مع بلاد ما بين النهرين وجنوب بلاد فارس، كل هذا يعطينا الحق بأن نقول بأن تأثير روسيا السياسي والاقتصادي على بلاد ما بين النهرين وبلدان الخليج سوف لا يخمد وإنما سيتطور ويتوطد .

توقيع مدير القنصلية جولينتشوف - كوتوزوف

التوقيع مصادق عليه من قِبل مدير قسم الملاحة التجارية

ف. كويفييوف

١٨ – الوثيقة صفحة ٧٥ – ٨٩ من الإضبارة

المكتب الرئيسي – القسم التجاري

رقم ٣٣١/ ك ٣

مسجلة على الآلة الكاتبة

الشركة الروسية للملاحة والتجارة

أوديسا ٢٢ نيسان / ١٩١٥

رقم الختم ٧٣٥ تاريخه ٢٥ نيسان ١٩١٥

إلى إدارة الشركة في سان بطرسبورج

نؤكد على استلام رسالة الإدارة المؤرخة ١٤ شباط من هـذا العام والمرقمـة ١٩٢ والمرفقة معها من قسـم الملاحـة التجاريـة نسخ بلاغـات القنصـل الروسـي في البصـرة والقنصـل الروسي في بندر بوشير عن ظـروف تحسـين العلاقـات التجاريـة مـع موانـئ الخليـج. يتشرف المكتب الرئيسي بإبلاغ الإدارة عن رأيه في المسائل المذكورة في هذه البلاغات.

أ – القنصل العام في بندر بوشير

١ – في مشروع جدول الرحلات لعام ١٩١٥، وكذلك في خطة العمل على الخط الفارسي لعام ١٩١٥ المرفقة مع رسالتكم المؤرخة ١١/٦ من العام الماضي والمرقمة ٤٤٩/ب.ل ١٥ يبلغ المكتب الرئيسي الإدارة بأنه من المناسب جداً القيام بـ ٦ رحلات في السنة إلى الخليج.

١ – من أوديسا	٩ كانون الثاني	إلى بوشير	٩ شباط
٢ – من أوديسا	٢٥ شباط	إلى بوشير	٢٨ آذار
٣ – من أوديسا	٢٧ تموز	إلى بوشير	٢٣ آب
٤ – من أوديسا	٥ آب	إلى بوشير	٥ أيلول
٥ – من أوديسا	٢٠ أيلول	إلى بوشير	٢١ تشرين الأول
٦ – من أوديسا	٥ تشرين الثاني	إلى بوشير	٥ كانون الأول

وهكذا فإن رغبة السيد القنصل عن وصول السفن إلى ميناء بوشير تطابق تماما وجهة نظر المكتب الرئيسي . الرحلة الأولى في بداية شباط، الرحلة الثانية في بداية نيسان، والثالثة والرابعة في بداية أيلول، الخامسة في أواسط تشرين الثاني والسادسة في بداية كانون الأول .

أما ما يتعلق بدخول السفن المذكورة إلى الكويت وإلى البحرين فيتشرف المكتب الرئيسي بإبلاغكم بأنه في البند الثالث من العقد السابق مع الحكومة عن مسألة الرحلات السريعة إلى الخليج، أعطى الحق لهذه الشركة بإرسال السفن إلى الكويت عند الضرورة، وبما أنه طوال فترة العمل لم تكن هناك حمولة لا إلى الكويت ولا منها . لذا لم تدخل السفن إلى هذا الميناء .

أما ما يتعلق برغبة السيد القنصل عن ضرورة الدخول إلى البحرين، فحسب رأي المكتب الرئيسي يمكن أن يكون الدخول إلى ميناء البحرين اختياريا آخذين في الاعتبار بأنه طوال فترة خدمة سفننا في موانئ الخليج لم يكن هناك طلب على إرسال أو أخذ حمولة من البحرين عدا مرة واحدة عندما أخذت إليها حمولة صغيرة من المعكرونة . وإذا رغبت الوزارة فبإمكاننا وضع ميناء الكويت وميناء البحرين في جدول رحلاتنا كموانئ اختيارية مع ملاحظة: أن بإمكان السفينة أن تدخل أحد المينائين فقط، إما ميناء الكويت، أو ميناء البحرين آخذين في الاعتبار بأن الدخول إلى البحرين يتطلب زيادة مدة الرحلة ما يقارب ٣ - ٤ أيام ومثل هذه الفترة يتطلبها الدخول إلى الكويت .

أما فيما يتعلق بميناء عدن وميناء جيبوتي فعلينا أن نؤكد بأن سفننا تتزود بالماء في ميناء عدن وفي بعض الأحيان بالفحم وهي في طريقها إلى الخليج ومنه . وأما ما يتعلق بميناء جيبوتي فدائما له حمولة كبيرة من الطحين وألواح الخشب الذي تحمله لها بانتظام . وليس من صالحنا أن نترك هذا الميناء الذي يبشر بأن يكون ميناء مربحا للتجارة الروسية . في الفترة الأخيرة كانت قد بحثت مسألة إرسال السكر إلى جيبوتي ولكن الحرب منعت تجار السكر من عقد اتفاقيات .

١١/٦ من العام الماضي والمرقمة ٤٤٩/ب.ل ١٥ . وكذلك فيما يتعلق بالعمل على الخط الفارسي لعام ١٩١٥ والمذكور أعلاه . أما فيما يتعلق بمسقط فهو صحيح حقا ومن المرغوب فيه أن يكون الدخول إلى هذا الميناء اختياريا إن كانت هناك حمولة من وإلى هذا الميناء . حتى الآن لم يوجه التجار الروس اهتمامهم له .

الدخول إلى جدة مرغوب فيه ولكن يجب أن يكون اختياريا وذلك لأن ميناء الحجاز مربح جدا لشركتنا بسبب الحجاج . بالرغم من وجود وكالة دائمة لنا في جدة تقوم بأعمال الحج والحجاج فقط . ففي الفترة الأخيرة كانت ترسل على أسماء وكلائها في جدة بضائع مختلفة مثل الطحين، والخشب وغيرهما .

ونحن نشارك السيد القنصل رأيه في اختصار مدة الرحلات في الخليج، على أن يكون الدخول إلى موانئ لنجة، وبندر عباس، ومسقط، والحديدة، وكذلك بيروت وأزمير ويافا اختياريا.

أما عن ملاحظة السيد القنصل بعدم إحراج شركة الملاحة والتجارة بجدول الرحلات السريعة، وإنما إعطاءها النزعة التجارية وإعطاء الحرية للسفن بأن تدخل الموانئ التي يوجد منها وإليها بضاعة وعدم دخول تلك التي لا يوجد منها وإليها بضائع .

"ففي ١٦ سطرا من الرسالة عرضت مسألة دخول السفن إلى كراتشي دخولا اختياريا . على أن يكون من أوديسا إلى كراتشي فقط لعدم وجود بضاعة كافية من الهند إلى روسيا" .

وإذا تقرر دخول السفن إلى كراتشي فالدخول يمكن أن يكون بطريقتين، إما عدن – مسقط كراتشي – بندر عباس إلخ . أو عدن – كراتشي – مسقط – بندر عباس إلخ .

أما فيما يتعلق بملاحظة السيد القنصل عن السفينتين "دجلة" و "الفرات" بأنهما غير مناسبتين لظروف الخط الفارسي فيتشرف المكتب الرئيسي بإبلاغكم بأن هاتين السفينتين بنيتا خاصة لهذا الخط .

"وصفحة ١٥ من الرسالة يأتي وصف هاتين السفينتين"

أما ما يتعلق بالسفينتين "تسيريرا" و "ميركوري" فيجب ألا تسحبا من الخط البلطيقي بتاتا .

وتخصص أماكن خاصة للحجاج المسلمين على كل سفينة في بداية موسم الحج وحسب القواعد والقوانين الصحية لسفن الحجاج . وقد نقل في الثلاث السنوات الأخيرة :

	١٩١١	١٩١٢	١٩١٣
على سفينة دجلة	١١٣٩ حاجا	-----	٧٧٧ حاجا
على سفينة "الفرات"	-----	١١٤٦ حاجا	----

أما فيما يتعلق بفتح خط سكة حديد بغداد خلال الـ ٣ - ٤ سنوات القادمة، وأن الأماكن المخصصة للركاب على هذه السفن ستفقد أهميتها فهذا موضوع سابق لأوانه لأن هذا يتعلق بالوضع الذي سيكون بعد الحرب .

وبالرغم من هذا يجب أن تكون على سفن الخط الفارسي أماكن مخصصة للركاب للدرجات الثلاث وذلك لوجود من يرغب في القيام بمثل هذه السفرات البحرية المملوءة بالانطباعات المختلفة إلى هذه البلدان الغريبة الواقعة على الخليج رغم طول الطريق ومشقته .

سفينة مثل "تسيريرا" تستطيع القيام برحلة واحدة فقط في السنة في موسم التمر، ولنقل هذه الحمولة من البصرة فقط .

"٧ أسطر عن سرعة السفن "دجلة"، "الفرات"، "تسيريرا"، "تروفر" و "فيستا" .

"صفحة ١٧ من الرسالة وفي سبعة أسطر معلومات عن أجرة النقل البحري . وصفحة ١٧ - ٢٧ معلومات مفصلة عن التدابير المتخذة لإنعاش العلاقات التجارية مع جنوب بلاد فارس وبلاد ما بين النهرين .

وفي النهاية يضيف المكتب الرئيسي قائلا : إلى جانب كل الإجراءات التي يجب أن تتخذ لتطوير العلاقات مع موانئ الخليج، يجب إعادة النظر في المعاهدات بين روسيا وتركيا، وبين روسيا وبلاد الفرس . فلا تتحمل هذه المعاهدات أي نقد في الوقت الحاضر . المعاهدة مع تركيا كانت قد عقدت ١٨٦٢، والسؤال مطروح عن فاعلية هذه المعاهدة التجارية . وربما كان من نتائج الحرب بين روسيا وتركيا إعادة النظر في مثل هذه المعاهدات القديمة .

نظرا لما ذكر أعلاه يعبر المكتب الرئيسي عن رأيه بأن سياسة التصدير المنتظمة بإمكانها أن تعطي للتجارة مع دول الخليج صفة ثابتة ومنتظمة ودائمة وهي صفة ضرورية للتصدير المنظم .

توقيع المدير

توقيع رئيس القسم التجاري

==

١٩ - الوثيقة مكتوبة بخط اليد . اخذت من الوثيقة المقاطع المتعلقة بالموضوع فقط .

ص ٩ سري

رقم ٢٢٩/أ ر

الشركة الروسية للملاحة والتجارة

أوديسا ٢٨ آيار ١٩١٤

رقم الختم ١٤٩٥

تاريخ الختم ٢ حزيران ١٩١٤م

إلى الشركة الروسية للملاحة والتجارة في بطرسبورج

" في هذه الوثيقة الخسائر المتوقعة التي ستحدث بسبب الرحلات الست عام ١٩١٥"

ومنها وعلى صفحة ١٠ من الإضبارة .

[أما فيما يتعلق بالدخل من الركاب فإنه وبصورة خاصة يتكون من نقل الحجاج المسلمين إلى الحج، لذا يجب أن نتوقع بأن زيادة عدد الرحلات سوف لا يؤثر على الدخل السنوي المأخوذ من ركاب الخط الفارسي .

وإذا كانت هناك زيادة في الدخل السنوي فهذا سيكون على حساب تخفيض ربح رحلاتنا الخاصة للحجاج .

وفي النهاية علينا أن نتوقع بأن حركة الحجاج المسلمين ستتجه أكثر وأكثر إلى بيروت على حساب التوجه إلى جدة، ولهذا يمكن أن ينخفض الدخل السنوي للخط الفارسي المأخوذ من الركاب رغم زيادة عدد الرحلات .

نظرا للآراء المعروضة، يعبر المكتب الرئيسي عن رأيه قائلا : يجب الحذر عند التخطيط للدخل المأخوذ من الركاب للرحلات الست المقبلة للخط الفارسي، ويجب أن يستند على أرقام الدخل السنوي للركاب، لا على معدل الدخل للرحلة الواحدة .]

وعلى صفحة ٤ من الإضبارة .

[يمكن أن تكون زيادة الدخل السنوي من الركاب أكثر واقعية لولا وجهة النظر المذكورة أعلاه، والتي تتضمن وعلى الأرجح تحسين خط سكة حديد بين بيروت ومراكز وجود الحجاج المسلمين، وهذا يصرف انتباه الحجاج عن طريق جدة ولهذا ستخسر الخطوط الفارسية الجزء الرئيسي من الركاب والذي يدر أرباحا لا بأس بها .]

توقيع نائب المدير

توقيع نائب رئيس القسم التجاري

---

٢٠ - الوثيقة صفحة ٢٩ - ٣٠ من الإضبارة

إلى قسم الملاحة التجارية ٢ حزيران ١٩١٤م

يشار في خطة الحفاظ على الخط الفارسي بعد أول كانون الثاني ١٩١٥ ألا يكون عدد الرحلات أقل من ٦ رحلات في السنة وعلى أن تكون السفن تجارية ولنقل الركاب في آن واحد .

ولهذا السبب وعلى أساس تجربة الـ ١٢ سنة من الملاحة في الخليج تصرح الإدارة ما يلي : تشير الإحصائيات لفترة استغلال الخط الفارسي إلى مقدار زيادة البضائع المشحونة، فقد نقلت خلال الخمس السنوات ما بين ١٩٠٤ - ١٩٠٨ حمولة تبلغ ٣،٧٣٨،٠٠٠ بود، وفي الخمس السنوات ما بين ١٩٠٩ - ١٩١٣ نقلت حمولة تبلغ ٤،٦٣٦،٠٠٠ بود ونعلم من مقارنة هذه الإحصائيات بأن التجارة ستنمو وتتطور . وعلى خلاف ذلك الأمر مع الركاب، يتكون الجزء الرئيسي من الركاب على الخط الفارسي من الحجاج المسلمين، الركاب الذين يصعدون السفينة في موسم الحج من الموانئ الروسية إلى جدة وبالعكس . ولكن هذه الحركة تغير اتجاهها ويتوجه القسم الأكبر من

الحجاج إلى بيروت لأنها أكثر راحة ولاختصار الطريق . وعلينا أن ننتظر وفي أقرب وقت قلة حركة الركاب على الخط الفارسي لا زيادتها . إن الرحلات الأربع تسد وبشكل واف بل وزائد حاجة حركة الركاب، لذا لا داعي للقيام بـ ٦ رحلات في السنة للركاب وعلى حساب الحمولة . وسنتوصل إلى الهدف المطلوب لو قامت رحلتان على سفن شحن من الرحلات الست المقررة، على أن تكون سفن الشحن ذات حمولة كبيرة .

وتطلب الإدارة من قسم الملاحة والتجارة أن يعيد النظر فيما طرحناه ونرجو أن يقوم بالتغييرات المناسبة في خطة الحفاظ على الخط الفارسي .

توقيع رئيس الإدارة

---

٢١ – الوثيقة صفحة ٤٨ – ٤٩ من الإضبارة رقم ٤٤٩/ ب. ل ١٥

الشركة الروسية للملاحة والتجارة

اوديسا ٦ تشرين الثاني ١٩١٤م

رقم الختم ٢٨٥٠

تاريخ الختم ١٢ تشرين الثاني ١٩١٤م

إلى إدارة الشركة في بطرسبورج

مشيرا إلى رسالة الإدارة المؤرخة ٣٠ أيلول من هذا العام والمرقمة بـ ١٨٩٤ يتشرف المكتب الرئيسي بإبلاغكم خطة جدول الرحلات وخطة الملاحة على هذا الخط

توقيع نائب المدير

توقيع نائب رئيس القسم التجاري

ملاحة السفن لشركتنا على الخط الفارسي لعام ١٩١٥

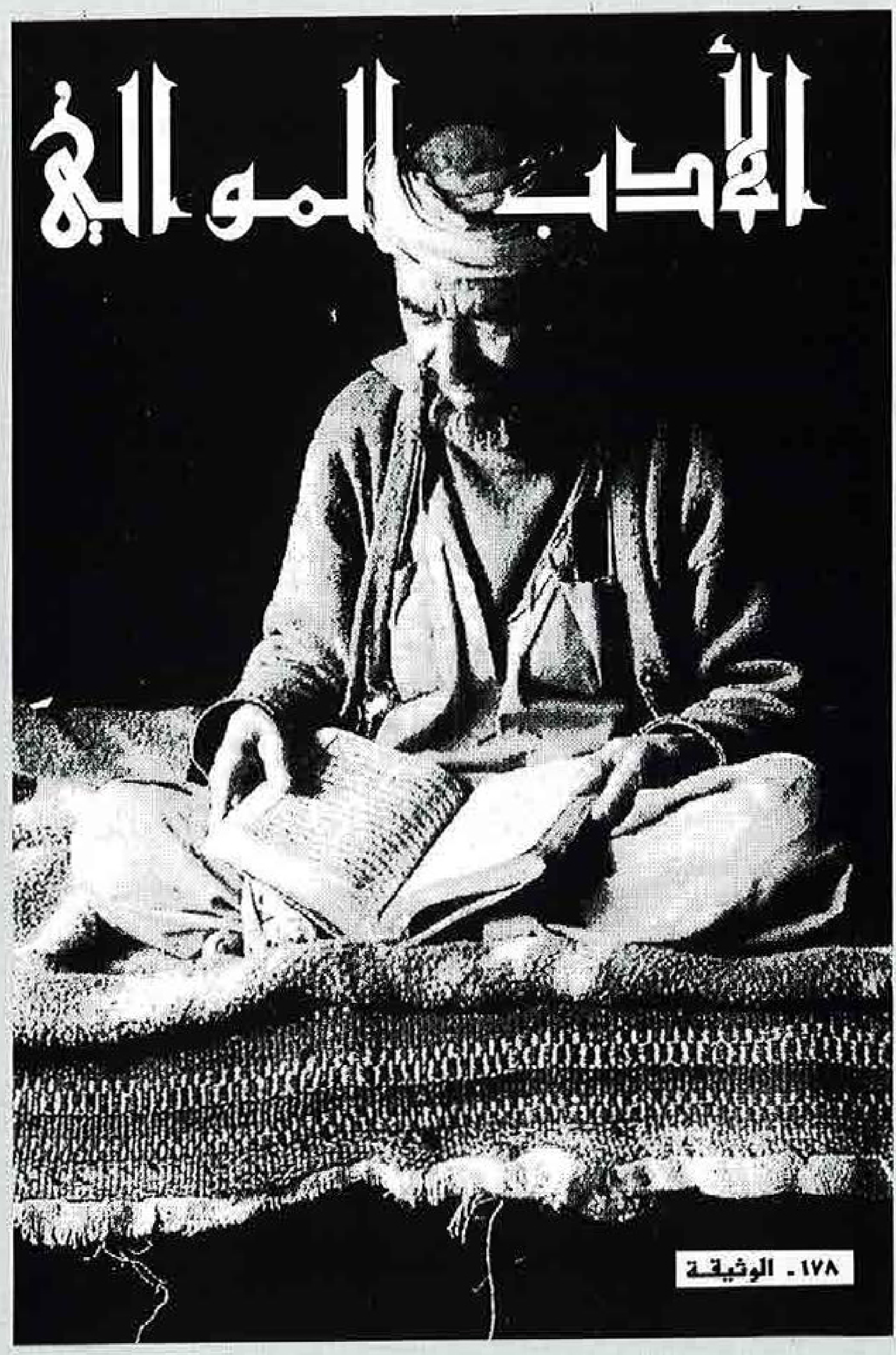
يفترض القيام بـ ٦ رحلات حسب الجدول لعام ١٩١٥ على أن

تخرج	من أوديسا	من البصرة
الرحلة الأولى	٩ كانون الثاني	١ آذار
الرحلة الثانية	٢٥ شباط	١٥ نيسان
الرحلة الثالثة	٢٣ تموز	١٨ أيلول
الرحلة الرابعة	٥ آب	٢٤ أيلول
الرحلة الخامسة	٢٠ أيلول	٧ تشرين الثاني
الرحلة السادسة	٥ تشرين الثاني	٢٢ كانون الأول

عند تنسيق مواعيد خروج السفن بالشكل المذكور أعلاه يمكن تقدير الدخل الإجمالي بما يقارب ٤٢٠,٠٠٠ - ٤٥٠,٠٠٠ روبل خلال سنة وبدون حساب الأجرة بعدد الأميال، وإذا دخلت أجرة عدد الأميال حسب القانون المعمول به فالدخل الإجمالي سيكون بما يقارب ٥٤٠,٠٠٠ - ٥٧٠,٠٠٠ روبل .

الرحلة المربحة من بين الرحلات الست هي الرحلة الثالثة والرحلة الرابعة، لأنها تتفق مع موسم استيراد التمر من البصرة، وفي هذا الموسم تأخذ السفن في الخط المرجع حمولة ثانية وأجرة نقل بحرية جيدة في هذه الموانئ رغم المنافسة الشديدة . يشهد على ذلك عام ١٩١٢ - ١٩١٣م . وتتفق مواعيد هذه الرحلات مع فترة حركة الحجاج المسلمين من أوديسا والقسطنطينية إلى الحجاز .

وتحتل الرحلتان الخامسة والسادسة المكانة الثانية بين الرحلات وذلك لوجود حمولة من بقايا محاصيل التمر . أما الخط المرجع للرحلة الخامسة فينقل الحجاج الراجعين


الأدب المواليّ
١٧٨ - الوثيقة

بداية العلاقات الأدبيّة الأذربيجانية ـ العربيّة

بقلم الدكتور مقدس بن علي

يرتبط تاريخ العلاقات الأدبية أوثق الارتباط بتاريخ الشعوب ذاتها . وتدل الدراسات في مجال العلاقات الأدبية بين شعوب العالم على أنها كانت موجودة منذ نشوء الأدب ابتداء من الأدب الشفوي . والدليل القاطع على ذلك مثلا ، تواجد التشابه في مضمون وأفكار وأبطال نماذج الأدب الشفوي العربي والأذربيجاني والنماذج المشتركة لهذين الأدبين العريقين في القدم .

لقد قطعت العلاقات الأدبية الأذربيجانية العربية شوطا كبيرا منذ قيام العلاقات والصلات بين شعبينا ووصلت قمة تطورها واتساعها في أيامنا هذه . ويعود تاريخ هذه العلاقات إلى النصف الثاني من القرن السابع عندما كانت أذربيجان جزءاً لا يتجزأ من الخلافة الكبيرة ، إذ بدأ عدد كبير من الشعراء والأدباء الأذربيجانيين في تأليف قصائدهم وأشعارهم بالعربية[١] . ومعلوم أن عددا من الشعراء الأذربيجانيين قد عاشوا في الجزيرة العربية وخاصة في المدينة المنورة حيث انتقلوا إلى هناك بحكم الأسباب المختلفة بما فيها تواجد المقدسات الإسلامية ، ألفوا نتاجاتهم بالعربية . وتشتهر هذه المجموعة من

وإبداعات الأدباء المؤرخين الشهيرين للقرون الوسطي، أمثال ابن الأثير والدينوري والمسعودي والمقدسي والطبري "[٦].

فليس من باب الصدف أن أبا الفرج الأصفهاني يذكر في مؤلفه الشهير " كتاب الأغاني " أسماء عدد من الشعراء الأذربيجانيين الذين كانوا يخدمون في قصور الخلفاء والملوك "[٧].

لقد اشتهر الشعراء الأذربيجانيون للقرنين العاشر والحادي عشر أمثال المغلصي والمراغي وباركويه وزنجاني ومنصور تبريزي وخطيبي أرموي والخطاط نظامي تبريزي وإسكافي تبريزي وخطيب تبريزي، بمصنفاتهم العربية إذ وصفوا بمهارة عالية لوحات من حياة العرب المتنوعة. وحفلت قصائدهم بروح الشعر العربي الكلاسيكي.

ومع مرور الزمن وجدت هذه العلاقات المشتركة تطورها واتساعها اللاحقين وقدم ممثلو كل من الأدبين خدمة بارزة في إغناء الحضارة والأدب الإسلامي المشترك. ثم مع تطور العلاقات المتعددة الجوانب بين أذربيجان والبلدان العربية تعززت العلاقات الأدبية وساعدت على ترجمة نماذج الأدبين إلى الأذربيجانية والعربية، الأمر الذي يستمر اليوم بنجاح أيضا.

عموما يعود تاريخ العلاقات الأدبية الأذربيجانية العربية إلى النصف الثاني من القرن السابع وقد وضع أساسها من قبل الشعراء الموالين الأذربيجانيين الذين عاشوا في الجزيرة العربية وخاصة في المدينة المنورة. كما أن الشعراء العرب الذين أقاموا في المدن الكبيرة الأذربيجانية وهم الآخرون ساهموا بقسط كبير في تطوير وتوسيع هذه العلاقات، إلى جانب ترجمة نماذج الأدبين وزيارات الأدباء والشعراء ولقاءاتهم في الندوات والمؤتمرات الدولية والإسلامية والعلاقات الشخصية فيما بينهم، لكن العنصر الرئيسي كان ولا يزال هو العقيدة المشتركة والدين المشترك وكتاب الله الكريم الذي يوحد جميع مسلمي العالم وكذلك العادات والتقاليد المشتركة للشعبين الشقيقين الأذربيجاني والعربي.

الدكتور مقدس بن علي

باكو، معهد المخطوطات الشرقية التابع لأكاديمية العلوم الأذربيجانية

الهوامش:

١ ـ مالك محمود وف ، الشعراء الأذربيجانيون الذين ألفوا بالعربية . باكو ، عام ، ١٩٨٣م ، ص٥٠ .

٢ ـ فائق علييوف ، العلاقات الأدبية الأذربيجانية العربية . باكو ، ١٩٨٧م ، ص. ٢٠ .

٣ ـ الأكاديمي ضيا بنيادوف ، أذربيجان في القرون ٧ ـ ٩ . باكو ، ١٩٦٥م ، ص. ٦٥ .

٤ ـ تاريخ أذربيجان ، ج١ ، ص ، ١١ .

٥ ـ الأكاديمي ضيا بنيادوف ، المؤلف المذكور ، ص ، ١٧٢ ــ ١٧٣ .

٦ ـ مالك محمود وف ، بابك في الشعر العربي ، باكو ، ١٩٦٨م .

٧ ـ تاريخ أذربيجان ، ج ١ ، ص، ١٣٣ .